



COMMISSIONE EUROPEA

Bruxelles, 20.9.2018
C(2018) 6034 final

VERSIONE PUBBLICA

Il presente documento è un documento interno della Commissione ed ha carattere esclusivamente informativo.

**Oggetto: Aiuto di Stato SA.37389 (2016/FC) (ex 2013/CP) – Italia
Presunti aiuti di Stato illegali nel Porto di Napoli**

Signor Ministro,

1. Procedimento

- (1) Il 17 settembre 2013, la Commissione ha ricevuto una denuncia da un soggetto che desidera restare anonimo (in appresso "il denunciante"), relativa alla presunta concessione da parte dell'Italia, tramite l'Autorità portuale di Napoli (in appresso "APN"), di aiuti di Stato illegali e incompatibili a sette concessionari (in appresso "i concessionari") nel Porto di Napoli: CO.NA.TE.CO. S.p.A. (in appresso "CO.NA.TE.CO."), SNAV S.p.A. (in appresso "SNAV"), Terminal Napoli S.p.A. (in appresso "Terminal Napoli"), Terminal Flavio Gioia S.p.A. (in appresso "Terminal Flavio Gioia"), So.Te.Co. S.r.l. (in appresso "So.Te.Co."), Navigazione Libera del Golfo (in appresso "NLG") e La Nuova Meccanica Navale S.r.l. (in appresso "LNMN").
- (2) Il 18 ottobre 2013, la Commissione ha trasmesso alle autorità italiane una versione non riservata della denuncia. L'Italia ha trasmesso i suoi commenti al riguardo il 19 novembre 2013.
- (3) Il 27 novembre e il 19 dicembre 2013 il denunciante ha fornito ulteriori informazioni. Il 16 dicembre 2013 la Commissione ha inviato una richiesta di informazioni, alla quale le autorità italiane hanno risposto il 24 gennaio 2014.

Onorevole Enzo Moavero Milanesi
Ministro degli Affari esteri
e della Cooperazione Internazionale
Piazzale della Farnesina, 1
00135 Roma

- (4) Il 2 aprile 2014, la Commissione ha inviato al denunciante una lettera di valutazione preliminare, concludendo che *prima facie* le misure non configurano aiuti di Stato. Il 23 aprile 2014, il denunciante ha presentato osservazioni sulla lettera di valutazione preliminare.
- (5) Il 7 maggio 2014, la Commissione ha ricevuto informazioni supplementari dal denunciante. Le autorità italiane hanno trasmesso i propri commenti e le informazioni aggiuntive richieste il 22 luglio e il 4 settembre 2014. Il 12 settembre 2014, il 7 ottobre 2015, il 23 settembre 2016 e il 25 luglio 2017, la Commissione ha inviato quattro ulteriori richieste di informazioni alle autorità italiane. Queste ultime hanno risposto rispettivamente il 23 ottobre 2014, il 3 novembre 2015, il 25 novembre 2016 e il 4 agosto 2017.

2. Descrizione

2.1. Il presunto erogatore dell'aiuto, i concessionari e il denunciante

- (6) Il presunto erogatore dell'aiuto, l'Autorità portuale di Napoli, è l'ente che gestisce il Porto di Napoli, che si trova nella regione italiana della Campania.
- (7) La principale attività dell'Autorità portuale di Napoli è la locazione di aree portuali a terzi, a fronte di un canone di concessione. Le entrate dell'Autorità portuale di Napoli sono costituite, tra l'altro, da canoni di concessione per aree e bacini di proprietà dello Stato, diritti di approdo e altri oneri (ad es. tasse per carico e scarico di merci).
- (8) I concessionari sono società operanti nel Porto di Napoli (imprese di riparazioni navali, operatori dei terminal e società di trasporto), tutte appartenenti (direttamente o indirettamente) a Mediterranean Shipping Company (in appresso "MSC").
- (9) Il denunciante è una società operante nel Porto di Napoli nel campo della costruzione, riparazione e trasformazione navale. Per la fornitura di questi servizi, il denunciante compete con altri concessionari operanti nel porto.

2.2. Quadro giuridico italiano che disciplina le autorità portuali e le concessioni pubbliche marittime

- (10) Ai sensi della legislazione italiana, le autorità portuali (ivi compresa APN) sono persone giuridiche dotate di autonomia amministrativa, conformemente alla legge quadro italiana in materia portuale¹. La loro gestione finanziaria è soggetta al controllo del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, unitamente al Ministro dell'Economia e delle Finanze. I loro bilanci sono soggetti alla supervisione della Corte dei conti.
- (11) Ai sensi della legge finanziaria 2007², le autorità portuali sono definite enti pubblici non economici. In quanto tali non possono svolgere, direttamente o tramite la partecipazione in altre società, operazioni portuali e attività correlate³.
- (12) La principale attività delle autorità portuali è la locazione a terzi di aree portuali a fronte di un canone di concessione⁴ (da versare nella misura indicata ed entro i termini stabiliti nei contratti di concessione⁵).

¹ Legge 28 gennaio 1994, n. 84, Riordino della legislazione in materia portuale.

² Legge 27 dicembre 2006, n. 296, Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2007).

³ L'articolo 16 della legge 84/1994 definisce le operazioni portuali "il carico, lo scarico, il trasbordo, il deposito, il movimento in genere delle merci e di ogni altro materiale, svolti nell'ambito portuale".

- (13) In caso di ritardato pagamento dei canoni di concessione, a norma dell'articolo 10 del Regolamento per l'accertamento e la riscossione delle entrate ordinarie dell'Autorità portuale di Napoli (in appresso "Regolamento per la riscossione delle entrate")⁶, il Dirigente dell'Area Amministrativa e Contabile chiede il pagamento dei debiti scaduti da oltre sessanta giorni. Una nuova richiesta viene inviata alla scadenza di un ulteriore periodo di sessanta giorni e prima che l'Area Affari Giuridici e Contrattuali possa avviare la procedura di riscossione coattiva.
- (14) La legge italiana⁷ stabilisce il tasso di interesse di mora⁸ consentendo comunque alle parti di concordare termini contrattuali diversi. Ai sensi del Decreto del Presidente dell'Ente n. 67/2005 (in appresso "decreto 67/2005"), si applica un interesse di mora annuale del 3% per un ritardo a partire da 60 giorni dalla scadenza dei termini e un ulteriore tasso di interesse annuale del 4% in caso di ritardo di oltre 121 giorni dalla scadenza dei termini.
- (15) Ai sensi dell'articolo 11 del Regolamento per la riscossione delle entrate, i soggetti debitori di determinati importi possono chiedere una proroga della scadenza di pagamento e una suddivisione in rate del debito dovuto (piano di rateizzo)⁹.
- (16) I piani di rateizzo devono rispettare le due condizioni che seguono: i) il tasso di interesse per ritardato pagamento è conforme al decreto 67/2005 (cfr. punto (14)) ed è dovuto un interesse aggiuntivo in caso di rinegoziazione del debito (stabilito a norma del decreto del ministero dell'Economia e delle Finanze applicabile nell'anno in cui è concesso il piano di rateizzo)¹⁰; e ii) è costituita una polizza fideiussoria. In caso di ritardato pagamento di una singola rata può essere avviata la procedura di riscossione coattiva, poi seguita dall'escussione della polizza fideiussoria.

⁴ I requisiti ai quali un operatore portuale è tenuto a conformarsi per ottenere una concessione sono indicati nel decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti italiano in applicazione dell'articolo 16 della legge 84/1994, in combinato disposto con l'articolo 5 e seguenti del Regolamento per l'esecuzione del Codice della navigazione.

⁵ Il D.M. 15 novembre 1995, n. 595, Regolamento recante norme per la determinazione dei canoni per le concessioni demaniali marittime, definisce i criteri per il calcolo dei canoni per le concessioni marittime.

⁶ Delibera del Presidente dell'APN del 27 gennaio 2006, n. 26, Regolamento per l'accertamento e la riscossione delle entrate ordinarie dell'Autorità Portuale di Napoli.

⁷ D. lgs. n. 231, 9 ottobre 2002, Attuazione della direttiva 2000/35/CE relativa alla lotta contro i ritardi di pagamento nelle transazioni commerciali.

⁸ L'articolo 10 del D. lgs 231/2002 prevede che, salvo diverso accordo tra le parti, il tasso di interesse per ritardato pagamento è pari al saggio d'interesse del principale strumento di rifinanziamento della Banca centrale europea applicato alla sua più recente operazione di rifinanziamento principale effettuata il primo giorno di calendario del semestre in questione, maggiorato di sette punti percentuali.

⁹ Il piano di rateizzo può essere concesso se sono soddisfatte le seguenti condizioni: i) gli importi dovuti sono superiori a 20 000,00 EUR; ii) sono state verificate eventuali difficoltà economiche temporanee; iii) il concessionario non ha mai richiesto un piano di rateizzo in precedenza o sono trascorsi più di tre anni dall'ultima richiesta; iv) è stata accertata l'assenza di ritardi per quanto concerne precedenti piani di rateizzo/pagamenti; v) esiste un impegno a pagare un importo pari a minimo 1/4 e massimo 1/3 del debito dovuto al momento della firma del piano di rateizzo. Ai sensi dell'articolo 13 del Regolamento per la riscossione delle entrate, il Presidente dell'APN decide se concedere o meno il piano di rateizzo, anche in deroga a queste condizioni, in considerazione di particolari circostanze dei concessionari/debitori.

¹⁰ Nella fattispecie, i decreti applicabili sono i seguenti: decreti del ministero dell'Economia e delle Finanze (D.M. Economia) del 4 dicembre 2009, 7 dicembre 2010 e 12 dicembre 2011.

- (17) Il tasso di interesse per la rinegoziazione del debito di cui al punto (15) è stabilito ogni anno e nel periodo pertinente per il caso in esame è variato tra 1% e 2,5%, come indicato nella tabella che segue:

Periodo	Tasso di interesse annuo
1.1.2010 – 31.12.2010	1%
1.1.2011 – 31.12.2011	1,5%
1.1.2012 – 31.12.2013	2,5%
1.1.2014 – 31.12.2014	1%

- (18) La procedura di rinnovo delle concessioni del demanio marittimo nazionale è indicata nel Codice della navigazione e nel Regolamento per l'esecuzione del Codice della navigazione¹¹. I criteri specifici per il rinnovo di concessioni esistenti devono essere definiti in un decreto del ministero delle Infrastrutture e dei trasporti.
- (19) Ai sensi dell'articolo 47 del Codice della navigazione, un'autorità portuale può avviare un procedimento di decadenza del contratto di concessione se il debitore non provvede puntualmente al pagamento dei canoni di concessione. A norma dell'articolo 17 del Regolamento per l'esecuzione del Codice della navigazione, l'amministrazione concedente, in caso di inadempienza, incamera a suo giudizio discrezionale, in tutto o in parte, la polizza fideiussoria (per un importo pari a due annualità del canone di concessione) ovvero si rivale della stessa per recuperare le perdite.
- (20) Secondo il decreto del Presidente dell'APN¹², un contratto di concessione può essere revocato o risolto se il concessionario non ha pagato i diritti di approdo all'Autorità portuale di Napoli.

2.3. I motivi della denuncia

- (21) Il denunciante sostiene che, con la mancata riscossione dei canoni di concessione dovuti, l'Autorità portuale di Napoli ha concesso aiuti illegali e incompatibili ai concessionari.

¹¹ Cfr. articolo 37 del Codice della navigazione e articolo 8 e articolo 329 del Regolamento per l'esecuzione del Codice della navigazione.

¹² Decreto del Presidente dell'APN 20 dicembre 2006, n. 101, articolo 3 (Decreto del Presidente dell'Ente 101/06).

- (22) Secondo il denunciante, al 31 dicembre 2012 i concessionari erano debitori dei seguenti importi nei confronti dell'Autorità portuale di Napoli:

Concessionario	Debito al 31.12.2012 (EUR)
CO.NA.TE.CO.	8 976 612,66
SNAV	826 322,60
Terminal Napoli	5 683 582,92
Terminal Flavio Gioia	363 865,15
So.Te.Co.	1 771 867,22
Navigazione Libera del Golfo (NLG)	385 271,22
La Nuova Meccanica Navale	214 628,36
Totale	18 222 150,13

- (23) Secondo il denunciante, la mancata riscossione dei canoni di concessione da parte dell'Autorità portuale di Napoli configura un aiuto di Stato illegale e incompatibile ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE. Le misure comportano un trasferimento di risorse statali e sono imputabili allo Stato, poiché il ministero dell'Economia e delle Finanze italiano è responsabile della gestione finanziaria dell'Autorità portuale di Napoli. Le misure conferirebbero un vantaggio selettivo ai concessionari sollevandoli da costi che altrimenti dovrebbero sostenere. Inoltre, falserebbero la concorrenza all'interno del porto e inciderebbero sugli scambi all'interno dell'UE, poiché rafforzano la posizione dei concessionari rispetto ad altri concorrenti UE operanti nello stesso mercato.
- (24) Secondo il denunciante, le autorità italiane non hanno provveduto alla notifica delle misure come avrebbero dovuto ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 3, del TFUE. In ogni caso, sempre secondo il denunciante, se anche fossero state oggetto di notifica formale, le misure non avrebbero potuto essere dichiarate compatibili, poiché nessuno dei criteri di compatibilità di cui all'articolo 107, paragrafi 1 e 2, del TFUE¹³ è rispettato.
- (25) Il denunciante ritiene che l'Autorità portuale di Napoli non abbia agito come un creditore diligente in un'economia di mercato, poiché il mancato pagamento dei canoni statali non dovrebbe essere trattato come una normale inadempienza rispetto a un credito commerciale. Il denunciante sostiene che il mancato pagamento dei canoni di concessione è un caso specifico che comporta la violazione delle rispettive disposizioni giuridiche e che impedisce ad altre società desiderose di affittare/occupare un'area del demanio portuale di avere accesso al mercato dei servizi portuali.
- (26) Il denunciante afferma inoltre che nella fattispecie 1) non sono stati concessi piani di rateizzo a tutti i concessionari, ma solo ai membri del gruppo MSC, 2) i piani di rateizzo sono stati ripetutamente disattesi e 3) le garanzie fornite non corrispondono al debito effettivo dei concessionari.

¹³ La Commissione ha preso atto delle disposizioni indicate dal denunciante. Tuttavia, ritiene che il riferimento corretto sarebbe all'articolo 107, paragrafi 2 e 3, del TFUE.

- (27) Il denunciante rileva che, a norma dell'articolo 11 del Regolamento per la riscossione delle entrate (cfr. punto (15)), il mancato pagamento di una singola rata (come si presume sia il caso di CO.NA.TE.CO., So.Te.Co. e LNMN) può determinare la revoca del piano di rateizzo e l'immediata riscossione dell'intero ammontare del debito dovuto. Questo sarebbe in linea con il comportamento di un creditore diligente in un'economia di mercato.
- (28) Il denunciante rileva che l'Autorità portuale di Napoli ha rinnovato la concessione di uno dei concessionari (SNAV), benché avesse ancora debiti insoluti nei suoi confronti. Il denunciante ha affermato che il mancato pagamento dei diritti di approdo (come si presume sia il caso di SNAV) può anche comportare la revoca di una concessione o il rifiuto di rinnovarla, come spiegato al punto (20).

2.4. Posizione dell'Italia

- (29) L'Italia ritiene che le presunte misure non costituiscano aiuti di Stato in forma di un'esenzione fiscale concessa dall'Autorità portuale di Napoli. L'Italia osserva che i canoni di concessione non pagati risalgono alla precedente cattiva gestione del Porto di Napoli e non riguardano soltanto le società appartenenti al gruppo MSC, bensì anche altri concessionari¹⁴.
- (30) L'Italia sostiene che le concessioni sono assegnate conformemente al Codice della navigazione e ad altre disposizioni applicabili (cfr. punto (12)) secondo una procedura di gara non discriminatoria, trasparente ed equa. Al momento dell'assegnazione della concessione, l'Autorità portuale di Napoli verifica che siano rispettate tutte le disposizioni applicabili.
- (31) Secondo l'Italia, il fatto che i concessionari avessero accumulato debiti nei confronti dell'Autorità portuale di Napoli è un fattore di cui la stessa può tenere conto nel decidere a propria discrezione se concedere o rifiutare il rinnovo delle concessioni esistenti (purché siano soddisfatti i normali criteri per l'aggiudicazione di concessioni) (cfr. punto (18)).
- (32) Nella fattispecie, l'Autorità portuale di Napoli non ha rinunciato ai canoni di concessione dovuti, in quanto una tale rinuncia sarebbe in violazione della legge nazionale applicabile. Piuttosto, si è impegnata a stabilire e riscuotere i canoni dovuti, tenendo conto nel contempo dei considerevoli importi di canoni non pagati dai concessionari che si erano accumulati in passato.
- (33) Le autorità italiane hanno chiarito che la dilazione dei pagamenti dovuti è intesa a garantire la riscossione dei canoni, come affermato nelle Nuove disposizioni sull'amministrazione del patrimonio e sulla contabilità generale dello Stato¹⁵. Consentendo ai debitori di beneficiare di piani di rateizzo (con le opportune garanzie), l'Autorità portuale di Napoli aumenta la probabilità di riscuotere i pagamenti dovuti e riduce i rischi collegati a una cattiva gestione dei debitori.
- (34) Le autorità italiane hanno inoltre descritto le varie iniziative intraprese per il recupero dei crediti, quali ad esempio la creazione di un gruppo di lavoro incaricato di verificare la riscossione delle entrate, l'avvio di procedimenti di

¹⁴ Secondo le autorità italiane, il numero di concessionari con debiti in essere nei confronti dell'Autorità portuale di Napoli è considerevole. In effetti, circa 35 concessionari avevano debiti per oltre 100 000 EUR e quasi 60 concessionari dovevano più di 50 000 EUR. Dalle informazioni fornite dalle autorità italiane, il denunciante risulta tra i primi 30 maggiori debitori nei confronti dell'Autorità portuale di Napoli.

¹⁵ R.D. 18 novembre 1923, n. 2440, aggiornato da ultimo nel 2016, Nuove disposizioni sull'amministrazione del patrimonio e sulla contabilità generale dello Stato.

decadenza dei contratti di concessione e il costante invio di solleciti al fine di evitare prescrizioni.

- (35) Le autorità italiane hanno inoltre chiarito l'evoluzione temporale della situazione debitoria dei concessionari, nonché le azioni intraprese dall'Autorità portuale di Napoli per recuperare i debiti insoluti, come illustrato in seguito ai punti da (36) a (54).

CO.NA.TE.CO. S.p.A.

- (36) L'11 luglio 2011, in conformità del decreto 67/2005 e dell'articolo 11 del Regolamento per la riscossione delle entrate, previa costituzione di una polizza fideiussoria, l'Autorità portuale di Napoli ha concesso a CO.NA.TE.CO. un piano di rateizzo¹⁶ del debito (5 032 543,99 EUR a tale data). Il tasso di interesse applicato era dell'1,5% e il rimborso è stato avviato a luglio 2011.
- (37) Le autorità italiane hanno inoltre comunicato alla Commissione che al 21 luglio 2014 CO.NA.TE.CO. non aveva pagato quattro rate del piano di rateizzo. L'Autorità portuale di Napoli ha avviato il procedimento di decadenza del contratto di concessione conformemente all'articolo 47 del Codice della navigazione (cfr. punto (19)) e la procedura di revoca del piano di rateizzo ai sensi dell'articolo 11 del Regolamento per la riscossione delle entrate (cfr. punto (15)). Il procedimento di decadenza della concessione non è stato completato poiché al 13 ottobre 2014 gli importi non pagati non equivalevano a due annualità del canone di concessione, che è la condizione necessaria stipulata nel contratto di concessione di CO.NA.TE.CO. Il piano di rateizzo di CO.NA.TE.CO. non è stato revocato poiché la società ha cominciato a effettuare regolarmente i pagamenti delle rate alle scadenze previste.
- (38) Il 27 ottobre 2015, il debito residuo di CO.NA.TE.CO. al di fuori del piano di rateizzo ammontava ancora a 3 492 877,27 EUR. Di conseguenza, l'Autorità portuale di Napoli ha emesso un decreto ingiuntivo¹⁷ e ha preso anche le misure necessarie per completare il procedimento di decadenza del contratto di concessione di CO.NA.TE.CO.
- (39) L'Autorità portuale di Napoli e CO.NA.TE.CO. hanno avviato le trattative e sono pervenute a un accordo transattivo¹⁸, in base al quale l'Autorità portuale di Napoli avrebbe ricevuto gli importi indicati nei decreti ingiuntivi e di conseguenza non avrebbe proseguito la procedura di riscossione coattiva. Inoltre, l'Autorità portuale di Napoli non ha portato avanti il procedimento di decadenza della concessione di CO.NA.TE.CO.¹⁹ L'Autorità portuale di Napoli ha rinnovato il contratto di concessione di CO.NA.TE.CO. per il periodo 2016-2019²⁰.
- (40) Il 4 agosto 2017, le autorità italiane hanno informato la Commissione e fornito prove del fatto che CO.NA.TE.CO. stesse pagando regolarmente le rate alle

¹⁶ Delibera del Presidente dell'APN 11 luglio 2011, n. 396.

¹⁷ Delibera del Presidente dell'APN n. 29/2015, seguita dal decreto ingiuntivo n. 2649/2015 e dal decreto ingiuntivo n. 4613/2015.

¹⁸ Delibera del comitato straordinario 15 gennaio 2016, n. 8 (atto di transazione).

¹⁹ Nella sua delibera 28 ottobre 2015, n. 40, l'Autorità portuale di Napoli ha stabilito che le condizioni indicate nella precedente delibera n. 29/2015 erano soddisfatte.

²⁰ Delibera del Presidente dell'APN 14 giugno 2016, n. 24.

scadenze previste. Il piano di rateizzo di CO.NA.TE.CO. prosegue fino ad agosto 2018.

SNAV S.p.A.

- (41) Al 31 dicembre 2012, il debito di SNAV nei confronti dell'Autorità portuale di Napoli ammontava a 826 322,60 EUR per ritardato pagamento dei canoni di concessione. Al 14 novembre 2013, il debito di SNAV relativo ai diritti di approdo ammontava a 901 701,69 EUR. Per quanto riguarda i canoni di concessione, le autorità italiane hanno informato la Commissione che il debito insoluto è stato rimborsato integralmente con gli interessi (in conformità del decreto 67/2005, cfr. punto (14)). Per quanto riguarda i diritti di approdo, le autorità italiane hanno informato la Commissione e fornito prove del fatto che, a seguito dell'emissione di un decreto ingiuntivo da parte dell'Autorità portuale di Napoli, anche questo debito è stato rimborsato integralmente con gli interessi.²¹
- (42) Il 20 dicembre 2012, SNAV ha chiesto il rinnovo del contratto di concessione esistente e la conclusione di un ulteriore contratto di concessione per un edificio di proprietà dello Stato (palazzina ex Caremar). L'Autorità portuale di Napoli ha rinnovato la concessione di SNAV per il periodo 2016-2019²², avendo concluso che la società rispettava i requisiti legali per il rinnovo di un contratto di concessione. La concessione per la palazzina ex Caremar non è stata assegnata a SNAV, bensì a un terzo.

Terminal Napoli S.p.A.

- (43) Nel 2011, in conformità del decreto 67/2005 e dell'articolo 11 del Regolamento per la riscossione delle entrate, previa costituzione di una polizza fideiussoria, l'Autorità portuale di Napoli ha concesso un piano di rateizzo²³ a Terminal Napoli per il suo debito (che ammontava a 3 649 629,46 EUR al 30 ottobre 2011). Il tasso di interesse applicato era dell'1,5% e il rimborso è stato avviato il 31 gennaio 2012.
- (44) Al 21 luglio 2014, Terminal Napoli aveva provveduto al regolare pagamento delle rate secondo il piano di rateizzo.
- (45) A causa del ritardo nel pagamento del debito residuo di Terminal Napoli al di fuori del piano di rateizzo (che ammontava a 1 943 750,22 EUR in data 21 luglio 2014), l'Autorità portuale di Napoli ha avviato il procedimento di decadenza del contratto di concessione conformemente all'articolo 47 del Codice della navigazione (cfr. punto (19)). Tuttavia, il procedimento non è stato concluso, poiché al 13 ottobre 2014 gli importi non pagati non equivalevano a una annualità del canone di concessione, che è una condizione necessaria prevista nel contratto di concessione di Terminal Napoli. In seguito, le autorità italiane hanno confermato alla Commissione che il debito insoluto al di fuori del piano di rateizzo era stato saldato.

²¹ Le autorità italiane hanno fornito prove in data 25 gennaio 2017 a dimostrazione del fatto che SNAV ha rimborsato integralmente il proprio debito nei confronti dell'Autorità portuale di Napoli.

²² Delibera del Presidente dell'APN 14 giugno 2016, n. 24.

²³ Delibera del Presidente dell'APN 24 novembre 2011, n. 543.

- (46) Il 4 agosto 2017, le autorità italiane hanno informato la Commissione e fornito elementi di prova del fatto che Terminal Napoli sta provvedendo al regolare pagamento delle rate alle scadenze previste. Il piano di rateizzo di Terminal Napoli prosegue fino a gennaio 2022.

Terminal Flavio Gioia S.p.A.

- (47) Al 31 dicembre 2012, il debito di Terminal Flavio Gioia nei confronti dell'Autorità portuale di Napoli ammontava a 363 865,15 EUR. In seguito, le autorità italiane hanno informato la Commissione e fornito elementi di prova del fatto che, alla fine del 2014, il debito insoluto era integralmente rimborsato con gli interessi (ai sensi del decreto 67/2005, cfr. punto (14)) e che pertanto la garanzia non era stata escussa (ai sensi dell'articolo 17 del Regolamento per l'esecuzione del Codice della navigazione, cfr. punto (19)).

So.Te.Co. S.r.l.

- (48) Il 3 febbraio 2011, ai sensi del decreto 67/2005 e dell'articolo 11 del Regolamento per la riscossione delle entrate, a seguito del rimborso di 200 000 EUR del debito insoluto (pari a 1 811 260,51 EUR al 18 novembre 2010) e previa costituzione di una polizza fideiussoria, l'Autorità portuale di Napoli ha concesso un piano di rateizzo²⁴ a So.Te.Co. Il tasso di interesse applicato era dell'1%²⁵ e il rimborso è stato avviato a gennaio 2011.
- (49) Le autorità italiane hanno informato la Commissione che al 21 luglio 2014 So.Te.Co. non aveva pagato tre rate del piano di rateizzo. L'Autorità portuale di Napoli ha pertanto avviato il procedimento di decadenza del contratto di concessione, a norma dell'articolo 47 del Codice della navigazione (cfr. punto (19)) e la procedura di revoca del piano di rateizzo in conformità dell'articolo 11 del Regolamento per la riscossione delle entrate (cfr. punto (15)). Tuttavia, il procedimento di decadenza del contratto di concessione non è stato completato perché il 13 ottobre 2014 gli importi non pagati non equivalevano a due annualità del canone di concessione, che è la condizione necessaria stabilita nel contratto di concessione di So.Te.Co.. Il piano di rateizzo di So.Te.Co. non è stato revocato poiché la società ha cominciato a pagare regolarmente le rate alle scadenze previste.
- (50) Il 27 ottobre 2015, il debito di So.Te.Co. al di fuori del piano di rateizzo ammontava ancora a 797 443,59 EUR. Di conseguenza, l'Autorità portuale di Napoli ha emesso un decreto ingiuntivo²⁶ e ha preso anche le misure necessarie per concludere il procedimento di decadenza del contratto di concessione.
- (51) L'Autorità portuale di Napoli e So.Te.Co. hanno avviato le trattative e sono pervenute a un accordo transattivo, in virtù del quale il debito insoluto di So.Te.Co. per un importo di 1 078 717 EUR (maggiorato di interessi di mora pari a 1 708,78 EUR) è stato suddiviso in 18 rate mensili²⁷. Quindi, l'Autorità portuale di Napoli non ha proseguito né la procedura di riscossione coattiva, né il

²⁴ Delibera del Presidente dell'APN 3 febbraio 2011, n. 28. Il piano di rateizzo è stato firmato il 3 febbraio 2011 ma le trattative erano già avvenute nel novembre 2010, così come il rimborso di 200 000 EUR, e per questo motivo la prima rata era già dovuta a gennaio 2011.

²⁵ Il tasso di interesse applicato a So.Te.Co. S.r.l. è stato calcolato il 30 novembre 2010, anche se il piano di rateizzo è stato concesso il 3 febbraio 2011.

²⁶ Delibera del Presidente dell'APN 16 luglio 2015, n. 28, seguita dal decreto ingiuntivo n. 1930/2015.

²⁷ Delibera del Presidente dell'APN 4 luglio 2016, n. 204.

procedimento di decadenza della concessione di So.Te.Co.. L'Autorità portuale di Napoli ha rinnovato il contratto di concessione di So.Te.Co. per il periodo 2016-2019²⁸.

- (52) Il 4 agosto 2017, le autorità italiane hanno informato la Commissione e fornito elementi di prova del fatto che So.Te.Co. stava provvedendo al regolare pagamento delle rate alle scadenze previste. Il piano di rateizzo di So.Te.Co. prosegue fino a gennaio 2018.

Navigazione Libera del Golfo (NLG)

- (53) Al 31 dicembre 2012, il debito insoluto di NLG nei confronti dell'Autorità portuale di Napoli ammontava a 385 271,22 EUR. In seguito, le autorità italiane hanno informato la Commissione e fornito elementi di prova del fatto che, alla fine del 2014, il debito era stato integralmente rimborsato con gli interessi (ai sensi del decreto 67/2005, cfr. punto (14)) e che pertanto la garanzia di cui all'articolo 17 del Regolamento per l'esecuzione del Codice della navigazione non era stata escussa (cfr. punto (19)).

La Nuova Meccanica Navale S.r.l.

- (54) Al 30 aprile 2012, La Nuova Meccanica Navale presentava un debito insoluto nei confronti dell'Autorità portuale di Napoli per un importo di 352 230,43 EUR. Il 28 giugno 2012, ai sensi del decreto 67/2005 e dell'articolo 11 del Regolamento per la riscossione delle entrate, a seguito del rimborso del 25% del debito insoluto e previa costituzione di una polizza fideiussoria, l'Autorità portuale di Napoli ha concesso un piano di rateizzo a LNMN²⁹. Il tasso di interesse applicato era del 2,5%. Le autorità italiane in seguito hanno informato la Commissione e fornito elementi di prova del fatto che, a settembre 2014, il debito era stato integralmente rimborsato con gli interessi, secondo il piano di rateizzo. Di conseguenza, la garanzia di cui all'articolo 17 del Regolamento per l'esecuzione del Codice della navigazione non è stata escussa (cfr. punto (19)).

3. Valutazione delle misure

- (55) A norma dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE, "*salvo deroghe contemplate dai trattati, sono incompatibili con il mercato interno, nella misura in cui incidano sugli scambi tra Stati membri, gli aiuti concessi dagli Stati, ovvero mediante risorse statali, sotto qualsiasi forma che, favorendo talune imprese o talune produzioni, falsino o minaccino di falsare la concorrenza*".
- (56) Affinché una misura possa qualificarsi come aiuto ai sensi di questa disposizione è pertanto necessario che siano soddisfatte le seguenti condizioni cumulative: i) la misura è imputabile allo Stato e finanziata mediante risorse statali; ii) la misura conferisce un vantaggio al beneficiario; iii) il vantaggio è selettivo; e iv) la misura falsa o minaccia di falsare la concorrenza e può incidere sugli scambi tra Stati membri.

²⁸ Delibera del Presidente dell'APN 14 giugno 2016, n. 24.

²⁹ Delibera del Presidente dell'APN 28 giugno 2012, n. 297.

3.1. Vantaggio economico

- (57) Ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE, per vantaggio s'intende un beneficio economico che un'impresa non avrebbe ottenuto in condizioni normali di mercato, ossia in assenza di un intervento dello Stato³⁰.
- (58) Al fine di valutare se la misura conferisca un vantaggio ai presunti beneficiari dell'aiuto, la Commissione applica il criterio dell'operatore in un'economia di mercato (in appresso "MEO"), secondo il quale non si configura un aiuto di Stato se, in circostanze analoghe, un investitore privato di dimensioni paragonabili che opera alle normali condizioni di un'economia di mercato avrebbe realizzato l'investimento in questione³¹. Analogamente, al fine di esaminare se la rinegoziazione del debito da parte di creditori pubblici comporti aiuti di Stato, gli organi giurisdizionali dell'Unione hanno elaborato il "criterio del creditore privato", confrontando il comportamento del creditore pubblico con quello di un ipotetico creditore privato che si trovi in una situazione analoga³².
- (59) Nella fattispecie, la Commissione ha confrontato il comportamento dell'Autorità portuale di Napoli con quello di un creditore privato diligente in circostanze analoghe, che cerchi di recuperare le somme che gli sono dovute.
- (60) La Commissione osserva che a norma della legge italiana (articolo 10 del Regolamento per la riscossione delle entrate, cfr. punto (13)), l'Autorità portuale di Napoli può avviare la procedura di riscossione coattiva in relazione al debito dei concessionari in caso di ritardo superiore a 121 giorni e dopo aver inviato richieste scritte di pagamento.
- (61) La Commissione ritiene che, in generale, l'esecuzione forzata del credito sia la norma dal punto di vista di un creditore privato, salvo nei casi in cui la mancata esecuzione assicuri il recupero della massima percentuale possibile dei propri crediti rispetto ad altre possibilità³³. In particolare, in alcuni casi l'esecuzione forzata potrebbe peggiorare le prospettive di recupero dell'importo dovuto³⁴. In particolare, accordi di rinegoziazione dei debiti che prevedono ulteriori garanzie a

³⁰ Sentenza del tribunale amministrativo del voivodato di Varsavia del 27 settembre 2016, VI SA/Wa 708/15.

³¹ Cfr., ad esempio, la sentenza della Corte di giustizia del 21 marzo 1990, Belgio/Commissione (Tubemeuse), C-142/87, ECLI:EU:C:1990:125, punto 29; la sentenza della Corte di giustizia del 21 marzo 1991, Italia/Commissione (ALFA Romeo), C-305/89, ECLI:EU:C:1991:142, punti 18 e 19; la sentenza del Tribunale del 30 aprile 1998, Cityflyer Express/Commissione, T-16/96, ECLI:EU:T:1998:78, punto 51; la sentenza del Tribunale del 21 gennaio 1999, Neue Maxhütte Stahlwerke e Lech-Stahlwerke/Commissione, cause riunite T-129/95, T-2/96 e T-97/96, ECLI:EU:T:1999:7, punto 104; la sentenza del Tribunale del 6 marzo 2003, Westdeutsche Landesbank Girozentrale e Land Nordrhein-Westfalen/Commissione, cause riunite T-228/99 e T-233/99, ECLI:EU:T:2003:57.

³² Sentenza della Corte di giustizia del 22 novembre 2007, Spagna/Commissione, C-525/04 P, ECLI:EU:C:2007:698; sentenza della Corte di giustizia del 29 giugno 1999, DMTransport, C-256/97, ECLI:EU:C:1999:332.

³³ Cfr. la decisione della Commissione 93/627/CEE, del 22 luglio 1993, relativa agli aiuti concessi dalle autorità spagnole in occasione della cessione da parte di Cenemesa/Cademesa/Conelec di talune attività industriali selezionate ad Asea-Brown Boveri (GU L 309 del 13.12.1993). Secondo il punto 29: "Dal punto di vista di un oculato investitore privato in regime di mercato, la remissione dei debiti di un dato debitore ha senso soltanto se, confrontata con altre opzioni alternative, assicura al creditore il recupero della massima percentuale possibile dei propri crediti".

³⁴ Decisione della Commissione "Tubacex" (GU L 52 del 22.2.2001, pag. 26, punto 29).

titolo di corrispettivo sono un indicatore del fatto che astenersi dall'esecuzione forzata del credito sia una scelta razionale³⁵.

- (62) Nel caso in esame, avendo accertato l'esistenza di temporanee difficoltà economiche e previa costituzione di una garanzia, l'Autorità portuale di Napoli ha concesso piani di rateizzo a quattro concessionari (CO.NA.TE.CO., Terminal Napoli, So.Te.Co. e LNMN). Questi accordi di rinegoziazione del debito hanno tenuto conto del fatto che i concessionari avevano accumulato un debito consistente nell'arco di lunghi periodi di inadempienza ed erano tenuti a continuare a pagare regolarmente i canoni di concessione alle scadenze previste.
- (63) La Commissione osserva che, se è stato concesso un piano di rateizzo, a norma dell'articolo 11 del Regolamento per la riscossione delle entrate (cfr. punto (15)) l'Autorità portuale di Napoli può esigere il rimborso integrale del debito ed escutere la polizza fideiussoria in caso di omesso pagamento di una singola rata (come nel caso di CO.NA.TE.CO. e So.Te.Co., cfr. punti (37) e (49)).
- (64) Tuttavia, decidendo di non revocare il piano di rateizzo, l'Autorità portuale di Napoli ha cercato di migliorare le prospettive di riscossione del debito e pertanto ha agito come avrebbe fatto un creditore privato diligente. In effetti, in primo luogo occorre notare che tutti i concessionari oggetto della presente decisione sono tenuti a rimborsare i propri debiti, maggiorati di interessi di mora (cfr. punto (14)). In secondo luogo, l'Autorità portuale di Napoli ha applicato ulteriori interessi per la rinegoziazione del debito (cfr. punto (17)) all'atto della concessione dei piani di rateizzo, in conformità del principio stabilito dalla Corte di giustizia che gli interessi sono intesi a compensare le perdite subite dal creditore in ragione del ritardo nel pagamento provocato dal debitore³⁶, coerentemente con il comportamento che avrebbe tenuto un creditore privato diligente. In terzo luogo, l'Autorità portuale di Napoli ha intrapreso un gran numero di azioni esperibili a norma della legge italiana intese a recuperare gli importi dovuti in assenza di rimborsi volontari (anche per ritardati pagamenti al di fuori dei piani di rateizzo), coerentemente con il comportamento che avrebbe tenuto un creditore privato razionale. A tale proposito, e in conformità dell'articolo 47 del Codice della navigazione (cfr. punto (19)), l'Autorità portuale di Napoli ha avviato il procedimento di decadenza dei contratti di concessione dei debitori (ossia CO.NA.TE.CO., So.Te.Co. e Terminal Napoli³⁷) quando i canoni di concessione non sono stati pagati puntualmente. Inoltre, a norma dell'articolo 10 del Regolamento per la riscossione delle entrate (cfr. punto (13)), l'Autorità portuale di Napoli ha emesso decreti ingiuntivi nei confronti di concessionari (CO.NA.TE.CO. e So.Te.Co., cfr. punti (38) e (49)) nei casi di ritardi considerevoli nel pagamento dei canoni di concessione (al di fuori del piano di rateizzo). Tuttavia, l'Autorità portuale di Napoli non ha portato a termine i procedimenti quando si sono raggiunti accordi transattivi per il rimborso, coerentemente con il comportamento che avrebbe tenuto un creditore privato razionale.

³⁵ Cfr., ad esempio, la comunicazione della Commissione - *Refractario Especiales* (GU C 55 del 2.3.2002, pag. 33).

³⁶ Sentenza della Corte di giustizia del 29 aprile 1999, causa C-342/96, *Spagna/Commissione*, Racc. 1999, pag. I-2459.

³⁷ Nel caso di Terminal Napoli, il procedimento di decadenza del contratto di concessione non ha potuto essere completato poiché l'ammontare dei canoni di concessione dovuti non raggiungeva una annualità del canone di concessione (una condizione stipulata nel contratto, cfr. punto (77)).

- (65) In conseguenza delle azioni intraprese dall'Autorità portuale di Napoli, quattro concessionari hanno provveduto al rimborso integrale del debito (LNG, SNAV, LNMN e Terminal Flavio Gioia) e gli altri tre (CO.NA.TE.CO., So.Te.Co. e Terminal Napoli) stanno pagando regolarmente le rate secondo i rispettivi piani di rateizzo.
- (66) Come dimostrato ai punti da (67) a (91), l'Autorità portuale di Napoli ha agito come un creditore privato diligente rispetto ai singoli concessionari, anche in considerazione delle circostanze specifiche di ciascuna società.

CO.NA.TE.CO. S.p.A.

- (67) Come spiegato al punto (36), a causa di temporanee difficoltà economiche dimostrate, CO.NA.TE.CO. ha chiesto e ottenuto la rinegoziazione del suo debito, previa costituzione di una polizza fideiussoria. Con l'applicazione degli interessi di mora e grazie all'accordo di rinegoziazione del debito, l'Autorità portuale ha ottenuto una compensazione adeguata per il ritardo nel pagamento imputabile al debitore.
- (68) L'Autorità portuale non ha revocato immediatamente il piano di rateizzo di CO.NA.TE.CO. né avviato la procedura di riscossione coattiva in presenza di rate non pagate (anche se una simile possibilità è prevista dalla legislazione italiana, cfr. punto (15)). La Commissione ritiene tuttavia che astenendosi dall'esigere il rimborso integrale del debito di CO.NA.TE.CO. quando si è verificato un ritardo nel pagamento di una singola rata (cfr. punto (37)), l'Autorità portuale di Napoli abbia agito come un creditore privato diligente, che cerca di migliorare le proprie prospettive di rimborso degli importi dovuti, per i motivi che seguono.
- (69) La Commissione osserva che l'Autorità portuale di Napoli ha preso tutte le necessarie misure per recuperare l'importo che le è dovuto, coerentemente con il comportamento che avrebbe tenuto un creditore privato diligente. In particolare, l'Autorità portuale di Napoli ha emesso decreti ingiuntivi per la riscossione dei debiti al di fuori del piano di rateizzo in assenza di rimborsi volontari (cfr. punti (13) e (38)). Inoltre, l'Autorità portuale ha avviato il procedimento di decadenza della concessione in ragione dell'esistenza di importi considerevoli di canoni di concessione non pagati a norma della legge applicabile (cfr. punto 19). L'Autorità portuale di Napoli non ha completato questi procedimenti in quanto ha concluso un accordo transattivo con CO.NA.TE.CO. per il rimborso degli importi dovuti.
- (70) L'accordo transattivo concluso dall'Autorità portuale di Napoli con la società ha comportato il rimborso integrale del debito oggetto dei decreti ingiuntivi (cfr. punto (39)). Inoltre, CO.NA.TE.CO. sta pagando regolarmente le rate alle scadenze previste, secondo il piano di rateizzo in vigore fino ad agosto 2018.
- (71) Per quanto concerne il rinnovo della concessione di società che presentavano debiti insoluti nei confronti dell'Autorità portuale di Napoli, quest'ultima godeva del potere discrezionale di concedere o rifiutare tale rinnovo (nella misura in cui erano rispettate le normali condizioni per l'aggiudicazione di concessioni, cfr. punto (31)). Quando l'Autorità portuale di Napoli ha concluso un accordo con CO.NA.TE.CO. sulle modalità della liquidazione del debito insoluto e a seguito del pagamento di una parte del debito, l'Autorità portuale ha deciso a propria discrezione di rinnovare il contratto di concessione (cfr. punto (39)).
- (72) La Commissione conclude pertanto che per quanto concerne il debito di CO.NA.TE.CO., l'Autorità portuale di Napoli ha agito come un creditore privato diligente.

SNAV S.p.A.

- (73) Come spiegato al punto (41), SNAV ha rimborsato integralmente il proprio debito costituito dal ritardato pagamento di canoni di concessione e diritti di approdo. Applicando gli interessi di mora a un livello opportuno, l'Autorità portuale di Napoli ha ottenuto una compensazione adeguata per il ritardo nei pagamenti imputabile al debitore.
- (74) Dopo che SNAV ha rimborsato una parte sostanziale del debito, l'Autorità portuale di Napoli ha rinnovato il suo contratto di concessione³⁸. La Commissione osserva che non sono stati assegnati nuovi contratti di concessione a SNAV nel quadro della procedura di gara per l'aggiudicazione della concessione per la palazzina ex Caremar (cfr. punto (42)). La Commissione ritiene che l'Autorità portuale di Napoli abbia esercitato il proprio potere discrezionale coerentemente con il comportamento che avrebbe tenuto un creditore privato diligente.
- (75) La Commissione conclude pertanto che per quanto concerne il debito di SNAV, l'Autorità portuale di Napoli ha agito come un creditore privato diligente.

Terminal Napoli S.p.A.

- (76) A causa di temporanee difficoltà economiche dimostrate, Terminal Napoli ha chiesto e ottenuto la rinegoziazione del suo debito, previa costituzione di una polizza fideiussoria (cfr. punto (43)). Con l'applicazione degli interessi di mora e grazie all'accordo di rinegoziazione del debito, l'Autorità portuale ha ottenuto una compensazione adeguata per il ritardo nel pagamento imputabile al debitore.
- (77) Inoltre, l'Autorità portuale di Napoli ha avviato il procedimento di decadenza della concessione in ragione dell'esistenza di importi considerevoli di canoni di concessione dovuti (al di fuori del piano di rateizzo). L'Autorità portuale di Napoli non ha completato il procedimento poiché il debito in essere non ammontava a una annualità del canone di concessione in conformità del contratto di concessione. In ogni caso, Terminal Napoli ha rimborsato integralmente il debito non interessato dal piano di rateizzo e provvede regolarmente al pagamento delle rate alle debite scadenze (cfr. punto (44)).
- (78) La Commissione conclude pertanto che per quanto concerne il debito di Terminal Napoli, l'Autorità portuale di Napoli ha agito come un creditore privato diligente.

Terminal Flavio Gioia S.p.A.

- (79) Come spiegato al punto (47), Terminal Flavio Gioia ha rimborsato integralmente il suo debito, compresi gli interessi di mora fissati a un livello adeguato a titolo di compensazione per il ritardo nel pagamento imputabile al debitore.
- (80) La Commissione conclude pertanto che per quanto concerne il debito di Terminal Flavio Gioia, l'Autorità portuale di Napoli ha agito come un creditore privato diligente.

So.Te.Co. S.r.l.

³⁸ Il contratto di concessione è stato rinnovato il 14 giugno 2016, quando una parte sostanziale del debito di SNAV era stata rimborsata. Gli elementi di prova a dimostrazione del rimborso integrale del debito sono datati 25 gennaio 2017.

- (81) Come spiegato al punto (48), a causa di temporanee difficoltà economiche dimostrate, So.Te.Co. ha chiesto e ottenuto la rinegoziazione del suo debito, previa costituzione di una polizza fideiussoria. Con l'applicazione degli interessi di mora e grazie all'accordo di rinegoziazione del debito, l'Autorità portuale ha ottenuto una compensazione adeguata per il ritardo nel pagamento imputabile al debitore.
- (82) L'Autorità portuale non ha revocato immediatamente il piano di rateizzo di So.Te.Co. né avviato la procedura di riscossione coattiva in presenza di rate non pagate (anche se una simile possibilità è prevista dalla legislazione italiana, cfr. punto (15)). La Commissione ritiene tuttavia che astenendosi dall'esigere il rimborso integrale del debito di So.Te.Co., quando si è verificato un ritardo nel pagamento di una singola rata (cfr. punto (49)), l'Autorità portuale di Napoli ha agito come un creditore privato diligente, che cerca di migliorare le proprie prospettive di rimborso degli importi dovuti, per i motivi che seguono.
- (83) La Commissione osserva che l'Autorità portuale di Napoli ha preso tutte le necessarie misure per recuperare l'importo che le è dovuto, coerentemente con il comportamento che avrebbe tenuto un creditore privato diligente. In particolare, l'Autorità portuale di Napoli ha emesso decreti ingiuntivi per la riscossione dei debiti al di fuori del piano di rateizzo in assenza di rimborsi volontari (cfr. punti (13) e (49)). Inoltre, l'Autorità portuale ha avviato il procedimento di decadenza della concessione in ragione dell'esistenza di importi considerevoli di canoni di concessione non pagati a norma della legge applicabile (cfr. punti 19 e (49)). L'Autorità portuale di Napoli non ha completato questi procedimenti quando ha concluso un accordo transattivo con So.Te.Co. per il rimborso degli importi dovuti.
- (84) L'accordo transattivo concluso dall'Autorità portuale di Napoli con la società ha comportato l'emissione di un nuovo piano di rateizzo per il debito oggetto di decreto ingiuntivo (cfr. punto (51)). Inoltre, So.Te.Co. sta pagando regolarmente le rate alle scadenze previste, secondo il piano di rateizzo in vigore fino a gennaio 2018 (cfr. punto (51)).
- (85) Dopo che una parte del debito è stata rimborsata e l'Autorità portuale di Napoli ha negoziato la liquidazione del debito oggetto del decreto ingiuntivo (al di fuori del piano di rateizzo), l'Autorità portuale di Napoli ha deciso a propria discrezione di rinnovare il contratto di concessione di So.Te.Co. (cfr. punto (51)).
- (86) La Commissione conclude pertanto che, per quanto concerne il debito di So.Te.Co., l'Autorità portuale di Napoli ha agito come un creditore privato diligente.

Navigazione Libera nel Golfo

- (87) Come spiegato al punto (53), NLG ha rimborsato integralmente il suo debito, compresi gli interessi di mora fissati a un livello adeguato a titolo di compensazione per il ritardo nel pagamento imputabile al debitore.
- (88) La Commissione conclude pertanto che, per quanto concerne il debito di NLG, l'Autorità portuale di Napoli ha agito come un creditore privato diligente.

La Nuova Meccanica Navale S.r.l.

- (89) Come spiegato al punto (54), a causa di temporanee difficoltà economiche dimostrate, LNMN ha chiesto e ottenuto la rinegoziazione del suo debito, previa costituzione di una polizza fideiussoria. Con l'applicazione degli interessi di mora e grazie all'accordo di rinegoziazione del debito, l'Autorità portuale ha ottenuto una compensazione adeguata per il ritardo nel pagamento imputabile al debitore.
- (90) La Commissione conclude pertanto che, per quanto concerne il debito di LNMN, l'Autorità portuale di Napoli ha agito come un creditore privato diligente.

Conclusione

- (91) La Commissione conclude che le presunte misure non hanno conferito alcun vantaggio indebito ai concessionari.

3.2. Conclusione sull'esistenza dell'aiuto di Stato

- (92) Da tutte le considerazioni che precedono risulta che le presunte misure non configurano aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE, in quanto tali misure non hanno conferito alcun vantaggio indebito ai concessionari.

4. Conclusione

- (93) Alla luce di quanto precede, la Commissione conclude che le presunte misure non costituiscono aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE.

Ove la presente lettera dovesse contenere informazioni riservate da non divulgare a terzi, si prega di informarne la Commissione entro quindici giorni lavorativi dalla data di ricezione della stessa. Qualora non riceva una domanda motivata in tal senso entro il termine indicato, la Commissione presumerà l'esistenza del consenso alla divulgazione a terzi e alla pubblicazione del testo integrale della lettera nella lingua facente fede nel sito Internet: <http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>.

Detta domanda dovrà essere inviata per via elettronica al seguente indirizzo:

Commissione europea
Direzione generale della Concorrenza
Protocollo Aiuti di Stato
B-1049 Bruxelles
Stateaidgreffe@ec.europa.eu

Voglia gradire, Signor Ministro, i sensi della mia più alta considerazione
Per la Commissione

Margrethe VESTAGER
Membro della Commissione

PER COPIA CONFORME
Per il Segretario generale

Jordi AYET PUIGARNAU
Direttore della cancelleria
COMMISSIONE EUROPEA